Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 24.

(Nr. 4410.) Allerhöchster Erlaß vom 14. April 1856., betreffend die Erhebung der Schifffahrtsabgaben auf der Deime und dem großen und kleinen Friedrichsgraben.

Auf Ihren Bericht vom 3. d. M. bestimme Ich unter Abänderung der Vorschriften der Order und des Tarifs vom 1. März 1828. (Gesetz-Sammlung S. 41. und 42.), sowie der Order vom 10. August 1844. (Gesetz-Sammlung S. 409.), die Abgaben von der Schiffahrt auf der Deime und dem großen und kleinen Friedrichsgraben betreffend, Folgendes:

1) Es wird in Marienbruch eine zweite Empfangsstelle errichtet. Bei dieser sowie bei der Empfangsstelle zu Labiau sind die Abgaben nach den Sätzen des Tarifs vom 1. März 1828. mit der nachstehend unter 2. enthaltenen Maaßgabe zu erlegen, so oft eine der gedachten Empfangsstellen berührt wird.

2) Statt der unter 4. 5. 6. des Tarifs vom 1. März 1828. vorgeschriebenen Sätze sind auch ferner von Kähnen zu entrichten, bei einer Tragfähigkeit

von 30 Last und mehr	1	Rthlr.	10	Sgr.
von 20 bis ausschließlich 30 Last	1	=	—	=
von 10 bis ausschließlich 20 Last	—	=	20	=
von 2 bis ausschließlich 10 Last	—	=	10	=

3) Zugleich ermächtige Ich Sie, die in Marienbruch zu errichtende Hebestelle erforderlichen Falls nach Tawelleningken oder an irgend einen zwischen den genannten beiden Orten befindlichen Platz zu verlegen.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Charlottenburg, den 14. April 1856.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Bodelschwingh.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

Ausgegeben zu Berlin den 24. Mai 1856.

(Nr. 4411.) Gesetz, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Stargard über Belgard nach Cöslin, mit einer Zweigbahn nach Colberg. Vom 15. Mai 1856.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc. rc.

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft wird Behufs Uebernahme des Baues und des Betriebes einer Eisenbahn von Stargard über Belgard nach Cöslin, sowie einer Zweigbahn nach Colberg, die Garantie des Staats für einen jährlichen Reinertrag von drei und einem halben Prozent des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals nach näherer Maaßgabe des beigedruckten, unterm 28. Februar 1856. mit dem Direktorium der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages hiermit bewilligt.

§. 2.

Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und Unser Finanzminister sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Charlottenburg, den 15. Mai 1856.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons. v. Raumer. v. Westphalen. v. Bodelschwingh. Gr. v. Waldersee. Für den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten: v. Manteuffel.

Ver-

Vertrag
über
die Erbauung und den künftigen Betrieb einer Eisenbahn nach Cöslin mit einer Zweigbahn nach Colberg, durch die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.

Zwischen dem Königlichen Eisenbahn-Kommissariate zu Berlin einerseits, und der in Stettin domizilirenden Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, vertreten durch deren Direktorium, andererseits, ist heute unter Vorbehalt der Genehmigung des Verwaltungsrathes, der landesherrlichen Genehmigung und der Genehmigung einer Generalversammlung der Aktionaire der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag verabredet worden:

§. 1.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn nach Cöslin im Anschlusse an die Stettin-Stargarder Eisenbahn, nebst einer Zweigbahn nach Colberg, als einen integrirenden Theil des Berlin-Stettiner Eisenbahnunternehmens, unter den nachstehenden näheren Bestimmungen zu übernehmen.

§. 2.

Die Bestimmung des Ausgangspunktes der neuen Bahn von der Stettin-Stargarder Eisenbahn, des Abzweigungspunktes der projektirten Zweigbahn nach Colberg, sowie die Bestimmung der Richtungslinie zwischen den demnächst definitiv festgestellten Endpunkten, bleibt dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vorbehalten. Der Genehmigung desselben unterliegen auch die speziellen Bauprojekte und die Anschläge, sowie die Anstellung des den Bau leitenden Technikers.

Von Seiten der Königlichen Regierung werden der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft alle vorhandenen Vorarbeiten für die Cösliner Eisenbahn und deren Zweigbahn nach Colberg unentgeltlich überlassen.

§. 3.

Mit den Vorarbeiten und Anschlägen der Cösliner Eisenbahn, sowie der Zweigbahn nach Colberg, soll sofort nach Ertheilung der landesherrlichen Konzession vorgegangen werden. Nach Vollendung und Genehmigung derselben durch die Königliche Regierung soll mit dem Baue unverzüglich begonnen und derselbe ununterbrochen fortgesetzt werden (cfr. §. 6.).

§. 4.

Die rücksichtlich des Postdienstes und der Anlage elektromagnetischer Telegraphen zwischen dem Staate und der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge sollen auch für die Cösliner Eisenbahn und die Zweigbahn nach Colberg Gültigkeit haben, soweit nicht lokale Verhältnisse eine Abänderung bedingen.

§. 5.

Das zum Baue und zur vollständigen Ausrüstung der Eisenbahn nach Cöslin und der Zweigbahn nach Colberg, ferner zur Vergrößerung des Anschluß-Bahnhofes der Stettin-Stargarder Strecke, sowie zur Beschaffung der erforderlichen Transportmittel nöthige Kapital und der zu dessen Verzinsung während der Bauzeit erforderliche, in Gemäßheit des §. 7. zu berechnende Betrag wird durch Ausgabe vierprozentiger Prioritäts-Obligationen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft beschafft.

§. 6.

Die Realisation der Prioritäts-Obligationen bewirkt die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ohne Rückfrage bei der Königlichen Regierung, sobald dieselbe mit keinem höheren Verluste als zehn Thaler vom Hundert verbunden ist, und zahlt die Zinsen derselben halbjährlich am 2. Januar und 2. Juli jeden Jahres aus dem Reinertrage des neuen Unternehmens. Bei einem höheren Verluste als zehn Thaler vom Hundert ist die Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zur Verausgabung der Prioritäts-Obligationen erforderlich.

Die Gesellschaft behält sich vor, die Realisation der periodisch zu verausgabenden Prioritäts-Obligationen durch die Königliche Seehandlung vermitteln zu lassen. Sollte die Realisation der Prioritäts-Obligationen nicht zu ermöglichen sein, so ist die Gesellschaft nicht verpflichtet, den Bau durch anderweitig zu beschaffende Mittel fortzusetzen (cfr. §. 3. dieses Vertrages).

§. 7.

Mit Ablauf des Jahres, in welchem die ganze Bahn nach Cöslin und die Zweigbahn nach Colberg in Betrieb gesetzt ist, wird das Kapital, welches sich

a) für den Bau der Bahn einschließlich der Zweigbahn nebst allem Zubehör,
b) für Anschaffung der Transportmittel,
c) für die Bestreitung der Generalkosten, welche auf zwei Drittel Prozent der Ausgaben ad a. und b. zu berechnen und dem Berlin-Stettiner Eisenbahn-Unternehmen zu erstatten sind, soweit sie sich nicht abgesondert verrechnen und direkt aus dem Fonds für das neue Unternehmen verausgaben lassen,
d) für den Kursverlust bei Ausgabe der Prioritäts-Obligationen,
e) für die Einlösung der verfallenen Zinskupons der Prioritäts-Obligationen als

als nothwendig ergiebt, unter Zuziehung eines Kommissarius des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten definitiv berechnet und festgestellt.

Sollte sich in der Folge für den Bau und die Ausrüstung der Bahn nach Cöslin, nebst Zweigbahn nach Colberg, sowie zur Vermehrung der Transportmittel, noch ein Mehrbedarf an Kapital herausstellen, so wird ein solcher nach Maaßgabe der Festsetzung des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in gleicher Art, wie das zunächst angenommene Anlagekapital, durch weitere Emission garantirter Prioritäts-Obligationen beschafft.

§. 8.

Der Reinertrag der Cösliner Bahn und deren Zweigbahn wird dergestalt berechnet, daß von den gesammten Jahreseinnahmen des neuen Unternehmens:

a) die wirklich verausgabten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Transport-Kosten (nach Maaßgabe der Bestimmungen im §. 17. dieses Vertrages),
b) der zum Reservebaufonds fließende Betrag nach §. 21. der Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft,
c) der nach §. 24. der Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft zum Reservefonds abzugebende Betrag,

abgezogen werden.

§. 9.

Für den Fall, daß der Reinertrag der Cösliner Eisenbahn und deren Zweigbahn nach Colberg nicht dazu hinreichen sollte, um das (§. 7.) festgesetzte Anlagekapital mit vier Prozent zu verzinsen, leistet zunächst und vor der Staatskasse die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft einen Zuschuß von einem halben Prozent. Wird auch dadurch der Zinsbetrag nicht vollständig gedeckt, so ist der Staat verpflichtet, den weiter erforderlichen Zuschuß bis auf Höhe von drei und einem halben Prozent zu gewähren. Der Staat garantirt demnach unbedingt einen Zinsengenuß von drei und einem halben Prozent des Anlagekapitals und stellt die zu dieser Zinszahlung erforderlichen Gelder zu den Fälligkeitsterminen dem Direktorio der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft auf dessen Antrag bei der Königlichen Regierungs-Hauptkasse zu Stettin zur Disposition.

§. 10.

Der vier Prozent des Anlagekapitals übersteigende Reinertrag des neuen Unternehmens wird dergestalt vertheilt, daß zunächst durch denselben die Gesellschaft entschädigt wird:

1) für die Zuschüsse, die sie zur Deckung der Betriebskosten geleistet haben sollte,
2) für die Zuschüsse, die sie zur Verzinsung des Anlagekapitals mit einem halben Prozent geleistet haben sollte.

Der dann noch vorhandene Ueberschuß, oder, falls derartige Entschädigungen

gungen an die Gesellschaft nicht zu leisten sein sollten, der ganze Ueberschuß über vier Prozent, wird derart vertheilt, daß

a) das erste halbe Prozent desselben zur Amortisation der verausgabten Prioritäts-Obligationen verwendet,

b) das zweite halbe Prozent der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft vorweg überlassen,

c) der dann noch verbleibende Ueberschuß über fünf Prozent zu ½ der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft und zu ½ der Staatskasse, und zwar letzterer als Aequivalent für alle von ihr etwa zu leistenden Zuschüsse, überwiesen wird.

§. 11.

Nach vollendeter Amortisation des Anlagekapitals des neuen Unternehmens soll der ganze Reinertrag desselben zu ½ der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft und zu ½ der Staatskasse zufallen, wenn nicht inzwischen mittelst der Amortisation der Berlin-Stettiner Stammaktien die Berlin-Stettiner Eisenbahn Eigenthum des Staats geworden ist.

§. 12.

Zur Amortisation des Anlagekapitals der Cösliner Eisenbahn und deren Zweigbahn nach Colberg werden jährlich verwendet:

a) der Reinertrag über vier Prozent des Anlagekapitals bis zur Höhe eines halben Prozents desselben, soweit nicht nach den Bestimmungen des §. 10. Entschädigungen an die Gesellschaft zu leisten sein sollten;

b) die Zinsen der amortisirten Prioritäts-Obligationen.

So lange und in den Jahren, in welchen das Unternehmen einen Reinertrag über vier Prozent des Anlagekapitals nicht gewährt, bleibt die Amortisation der Prioritäts-Obligationen ausgesetzt.

§. 13.

Sollte die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft es in ihrem Interesse finden, die Verwaltung und den Betrieb der Cösliner Eisenbahn und deren Zweigbahn nach Colberg aufzugeben, so soll der Staat verpflichtet sein, die Verwaltung und den Betrieb nach Ablauf des fünften vollen Betriebsjahres zu jeder Zeit nach einer sechs Monate vorher dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu machenden Anzeige zu übernehmen.

Durch die Uebernahme der Bahnverwaltung Seitens des Staats wird die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft jedoch von der §. 9. dieses Vertrages übernommenen Verpflichtung des Zinszuschusses nicht entbunden, wogegen sie in diesem Falle einen Zuschuß zu den Betriebskosten nicht zu leisten hat.

§. 14.

Sollte fünf Jahre hintereinander ein Zuschuß, oder nach Verlauf der ersten drei Betriebsjahre in einem Jahre der gesammte Zuschuß von drei und einem halben Prozent zu den Zinsen der Prioritäts-Obligationen aus der Staatskasse geleistet

leistet werden müssen, so ist das Königliche Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berechtigt, die Verwaltung und den Betrieb der Cösliner Eisenbahn und deren Zweigbahn nach Colberg zu übernehmen. Dagegen soll die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft die Rückgewähr der Verwaltung und des Betriebes zu beanspruchen berechtigt sein, wenn drei Jahre hintereinander ein Zinszuschuß aus der Staatskasse nicht weiter erforderlich gewesen ist. Dabei versteht es sich von selbst, daß die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft auch während der Staatsadministration der Bahn den Zinszuschuß von einem halben Prozent (§. 9. dieses Vertrages) fortzuzahlen hat, wogegen sie, wie §. 13. dieses Vertrages bestimmt ist, einen Zuschuß zu den Betriebskosten nicht zu leisten hat.

§. 15.

Die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunden vom 12. Oktober 1840. und 29. Januar 1847., sowie die damit Allerhöchst bestätigten Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, namentlich alle hiernach und nach dem Gesetze vom 3. November 1838. dem Staate zustehende Rechte und Befugnisse, finden auf das Unternehmen des Baues und des Betriebes der Cösliner Eisenbahn und deren Zweigbahn nach Colberg Anwendung. Auch sind die Bestimmungen der Statuten für die Verwaltung des neuen Unternehmens maaßgebend. Insbesondere werden auch die Bau- und Betriebsrechnungen von dem Verwaltungsrathe der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft geprüft und endgültig dechargirt. Dem Staate soll jedoch das Recht zustehen, dieselben in calculo und nach den Belägen prüfen zu lassen.

§. 16.

So lange das neue Unternehmen nicht mehr als vier Prozent des Anlage-Kapitals abwirft, soll die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nicht angehalten werden können, täglich mehr als zwei Züge in jeder Richtung der Bahn und der dazu gehörigen Zweigbahn abzulassen. Die Gesellschaft ist auch nicht verpflichtet, einen niedrigeren Tarif als den für die Hauptbahn Berlin-Stettin bestehenden auf der Cösliner Bahn in Anwendung zu bringen.

§. 17.

Zur Vermeidung einer getrennten Betriebsrechnung wird festgesetzt, daß die Cösliner Bahn und deren Zweigbahn nach Colberg an sämmtlichen Betriebsausgaben der Berlin-Stettiner Eisenbahn in folgender Weise partizipirt:

a) an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Bahnlänge,
b) an den Kosten für die Bahnverwaltung nach Maaßgabe der wirklichen Ausgaben und des Etats für den Reservebaufonds,
c) an den Kosten für die Transportverwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen und nach dem Etat für den Reservebaufonds,

d) an

d) an den Beiträgen zum Reservefonds nach Maaßgabe der Bestimmungen des §. 24. der Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.

§. 18.

Wird künftig die Konzession zur Verlängerung der Bahn von Cöslin nach Danzig ertheilt, so hat die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft den Vorzug vor jeder andern Privatgesellschaft bei Annahme der gestellten Konzessionsbedingungen.

§. 19.

Sollte künftig das Eigenthum der Berlin-Stettiner Bahn auf Grund des Gesetzes vom 3. November 1838. und 30. Mai 1853. auf den Staat übergehen, so geht die Cösliner Eisenbahn nebst Zweigbahn als Zubehör in das Eigenthum des Staats über.

Also geschlossen, doppelt ausgefertigt, genehmigt und unterschrieben.

Stettin, den 28. Februar 1856.

Das Königliche Eisenbahn-Kommissariat.

(L. S.) v. Maaßen.

Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.

(L. S.) Fretzdorff. Kutscher. Witte. Schlutow. Bon. Lenke. Metzenthin.

Der vorstehende Vertrag wird hierdurch in allen Punkten genehmigt.

Stettin, den 28. Februar 1856.

Verwaltungsrath der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.

(L. S.) Schillow. Wegener. A. Silling. Pitzschky. G. Wellmann. Theel. J. Meister. Meyer. Ferd. Brumm. Güterbock. Rahm. L. Fretzdorff.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.
(Rudolph Decker.)